AGENCIA DE VAPORES PRIMO CAPRARO

El "CIRCUITO GRANDE"

por Carlos A. Solari / Archi Nave Nahuelhuapi

Antecedentes

Descontando los casos particulares, como la excursión de Aarón de Anchorena, en 1902, Ada M. Elflein, en 1916, y Emilio Morales, al año siguiente; el turismo lacustre organizado tiene su punto de partida en 1917 con Ricardo Roth Schütz y el primer contingente de excursionistas de la agencia de turismo Exprinter.

Cabe mencionar, que la sociedad de Hube y Achelis, ya había dado los primeros pasos en este sentido, luego de la primera reforma del legendario Vapor **CÓNDOR**.

Don Ricardo Roth, hijo de Santiago Roth miembro de una de las comisiones de límites de Argentina, trabajó como administrador de la Compañía Chile-Argentina desde comienzos del siglo XX. Cuando ésta compañía comienza a disolverse durante el transcurso de la Primera Guerra Mundial, parte de sus activos son adquiridos por R.

Roth, empezando a tomar forma su empresa de turismo “Andina del Sud”, oficialmente constituida en 1913. Recordemos que la sociedad Hube y Achelis, y luego, su sucesora, la Compañía Chile-Argentina, tuvieron una sección de transporte lacustre con esta misma denominación entre sus activos.

Para fines de 1917, por Peulla ya habían pasado un considerable número de pasajeros, los que en su mayoría pasaban a Chile vía Mendoza desde Buenos Aires; algunos de ellos efectuaban excursiones que llegaban a Puerto Blest por el paso Pérez Rosales y Laguna Frías. El transporte por el lago Nahuel-Huapi a San Carlos lo realizaba honrosamente el **CÓNDOR**, al mando del experimentado navegante Don Daniel Márquez.

Pocos se arriesgaban a regresar por Neuquén “por lo primitivo de las comodidades”. Roth, propone hacer viajes redondos partiendo de Buenos Aires vía Neuquén a Bariloche y regresando por Peulla a Puerto Montt, Santiago, Mendoza, Buenos Aires o viceversa.

Para ello, envió una nota la Ingeniero Emilio Frey, en donde sugiere formar una empresa que tomara a su cargo la parte de la empresa Andina del Sud desde Neuquén hasta el límite con Chile. El proyecto es ambicioso y tentador.

Por otro lado, las grandes transformaciones macroeconómicas causadas por la guerra mundial, cuya principal consecuencia local, fue la disolución de la Compañía Chile-Argentina, puso en serios problemas a la Colonia Agrícola y Pastoril Nahuel Huapi, y comenzaron a desarrollarse antiguas visiones en nuevas potencialidades, que indudablemente, dieron origen a la creación del Parque Nacional del Sud, ley sancionada el 8 de abril de 1922.

Tiempo más tarde, Don Primo Capraro, que ya tenía el vapor “Nahuel Huapi” (1917), le compró a Lahusen, en 1926, el Vapor **CÓNDOR**.

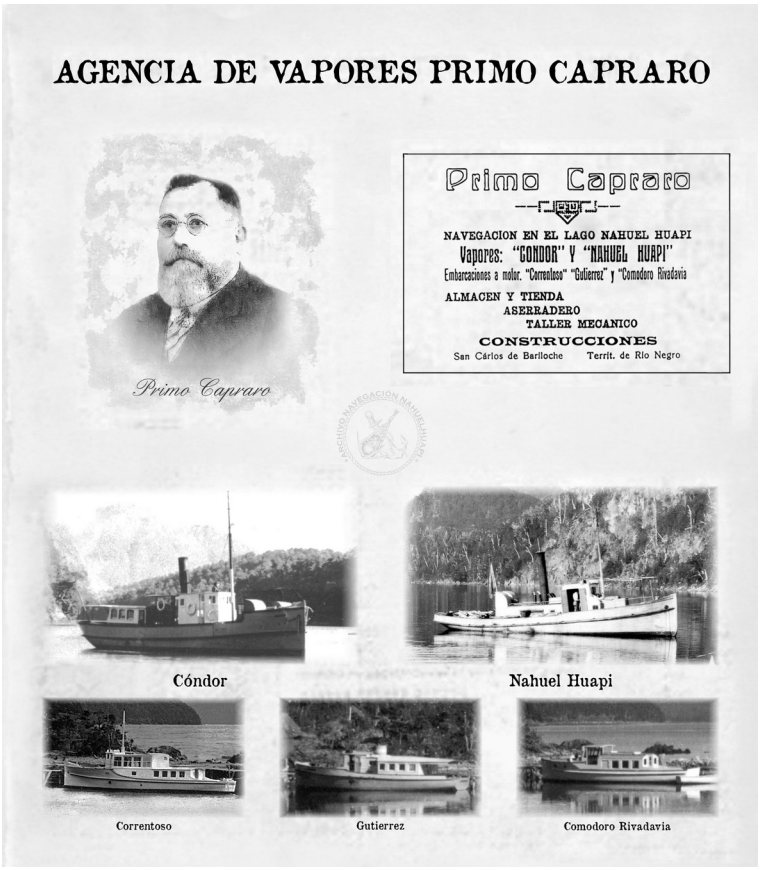
Luego, en 1928, Capraro, no logró la renovación para concesión de la explotación maderera al norte del Nahuel Huapi, una de las principales actividades del empresario, coyuntura que, con el correr

del tiempo, supone una de las posibles causas para el radical cambio en sus intereses.

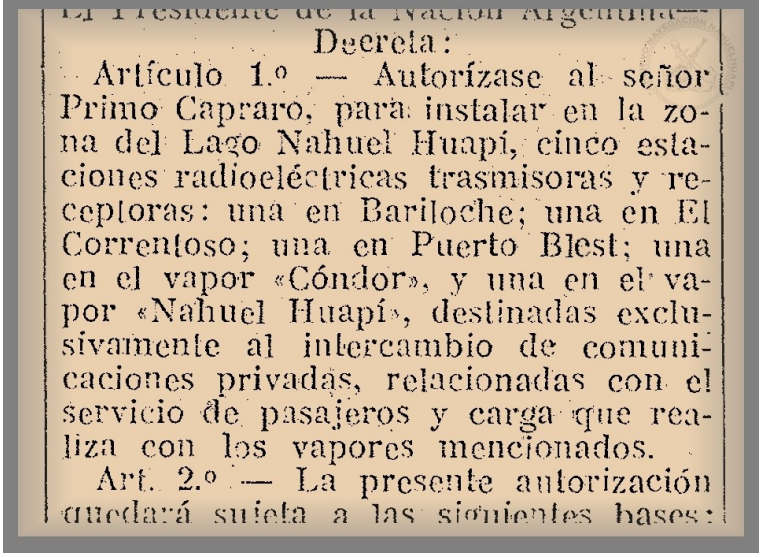
A partir de aquí su flota de embarcaciones sería la más importante; para 1929 contaba con las cinco embarcaciones de mayor porte, el muelle frente a Bariloche y además los hoteles de Correntoso y Bahía López, con estaciones radioeléctricas autorizadas por decreto, que garantizarían un servicio integral. El turismo se transformó en su principal empresa. Primo Capraro, cerraba así, la cadena de la propuesta de R. Roth.

El “Circuito Grande”

A comienzos de la siguiente década, entra en escena la embarcación de mayor porte fabricada y construida en el Nahuel Huapi, el Vapor **PATAGONIA**, de la Emp. FF.CC.



Artículo 1° del Decreto de agosto de 1928 que autoriza al Sr. P. Capraro a instalar cinco Estaciones Radioeléctricas en el Lago Nahuel Huapi.



El Presidente de la Nación Argentina—

Decreta:

Artículo 1.º — Autorízase al señor Primo Capraro, para instalar en la zona del Lago Nahuel Huapí, cinco estaciones radioeléctricas trasmisoras y receptoras: una en Bariloche; una en El Correntoso; una en Puerto Blest; una en el vapor «Cóndor», y una en el vapor «Nahuel Huapí», destinadas exclusivamente al intercambio de comunicaciones privadas, relacionadas con el servicio de pasajeros y carga que realiza con los vapores mencionados.

Art. 2.º — La presente autorización quedará sujeta a las siguientes bases:

del Estado. Esta nave había sido iniciada por Mühlenpfordt, a pedido de A. de Anchorena, y luego, adquirida por la empresa estatal en 1922.

El **PATAGONIA**, se utilizó en el estudio de la traza del Camino internacional a Chile; en 1931, se remodeló en ocasión de la visita del Príncipe de Gales; y seguidamente, se licitó el servicio de explotación en noviembre de ese año, siendo Capraro, uno de los posibles adjudicatarios.

Definido ya en la década del 30’, como muestra el aviso del periódico local “Nahuel Huapi”, la Agencia Capraro, dominaba el transporte lacustre, y entre estos servicios, el “Circuito Grande” fue la estrella, que luego replicó en forma algo similar la Motonave Modesta Victoria, con el nombre de “Circuito del Lago”, pero en el día, saliendo 08:30 hs. y regresando a las 20:15 hs. aproximadamente.

Gracias al acierto de Don Francisco Sanjuán, en su escrito sobre “La Navegación del Lago”, parte de un trabajo inédito, se conserva una breve descripción de este singular servicio turístico en la región, que detalló de la siguiente manera:

“Los servicios de pasajeros y turísticos realizados por el **CÓNDOR** o algunas de las otras embarcaciones, estaban con el siguiente recorrido saliendo a las 9 de la mañana de muelle de Bariloche, la embarcación rumbeaba a la Estancia Huemul, donde tras pequeña escala cruzaba el lago por el sur de la Isla Victoria atracando en Puerto Anchorena en la “Goleta” que fue propiedad de don Aaron de Anchorena y que semi-varada y semi-destruida servía de muelle en esa bahía. Allí el pasaje almorzaba, servicio suministrado por la señora de don Pablo Gross, encargado del Vivero existente en la Isla, y es del caso dejar constancia, del excelente almuerzo que se gozaba en aquel lugar.

A media tarde continuaba la navegación rumbo a Puerto Manzano, en donde don Ernesto Jewell propietario del lote, dejaba atracar la embarcación en el muelle del lugar, pero no, que correteara el turismo por los alrededores, para lo cual él mismo, montaba la correspondiente guardia. Tras corto tiempo, nuevamente se encontraba navegando rumbo a Correntoso, y una vez atracado al muelle allí existente, desembarcaban los pasajeros que transportaba, los que ubicados en el hotelito, permanecían tres días en esa zona, visitándola turísticamente.

La embarcación recalaba en el Aserradero donde generalmente “hacía leña” y fondeaba después en Puerto Baratta, donde “hacía noche”. A la mañana siguiente se presentaba nuevamente en muelle Correntoso embarcando los pasajeros llegados en el viaje anterior, los que eran conducidos en esa misma mañana hasta Puerto Blest. Se procedía al desembarque del pasaje que era ubicado en el hotel allí existente. Es decir que el turismo que ya había recorrido la zona del Correntoso y alrededores (Cerro Belvedere, Lago Correntoso, Lago espejo desde Puerto Baratta por tierra, Brazo Última Esperanza y a veces El Machete y El Rincón, llegándose a visitar Puerto Pavón o Arrayán sobre el Lago Traful por medio de una huella que se abrió para que transitara un Ford T), y permanecería otros dos días más para que pudiera visitar el Lago Frías y Peulla, y Los Cántaros, en esa región si así se deseaba.

A la mañana siguiente con nuevo pasaje tanto turístico como internacional se realizaba la navegación entre Puerto Blest y Bariloche, terminándose esta gira turística y de intercambio alrededor del lago. Y al día siguiente se iniciaba nuevamente el recorrido, lo que redundaba en el mantenimiento de un servicio de gran importancia para la época.”

Saludos Cordiales

AGENCIA DE VAPORES PRIMO CAPRARO, El “CIRCUITO GRANDE” por <a xmlns:cc="http://creativecommons.org/ns#" href="https://www.facebook.com/archi.nave.nahuelhuapi/" property="cc:attributionName" rel="cc:attributionURL">Carlos Ariel Solari se distribuye bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional.
Basada en una obra en <a xmlns:dct="http://purl.org/dc/terms/" href="https://www.facebook.com/archi.nave.nahuelhuapi/" rel="dct:source">https://www.facebook.com/archi.nave.nahuelhuapi/.
Permisos más allá del alcance de esta licencia pueden estar disponibles en <a xmlns:cc="http://creativecommons.org/ns#" href="https://www.facebook.com/archi.nave.nahuelhuapi/" rel="cc:morePermissions">https://www.facebook.com/archi.nave.nahuelhuapi/.